



Ministerstwo Infrastruktury

RPW/27744/2019 P

Data: 2019-07-19

Warszawa, 16 lipca 2019 r.

Do:
Minister Infrastruktury
Sz. P. Andrzej Adamczyk

PETYCJA

w sprawie niewprowadzania w życie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzenia i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w projektowanej formie

Szanowny Panie Ministrze!

Zwracam się do Pana z prośbą o niepodpisywanie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzenia i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w projektowanej formie ze względu na niezgodność tekstu projektu zmiany powyższego rozporządzenia z artykułem 54 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 38 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów.

Niezgodność z artykułem 54 ustawy o transporcie kolejowym wynika z **niewwzględnienia zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego** w procesie legislacyjnym zmiany rozporządzenia.

Proponowana zmiana polegająca na dopuszczeniu lokacji drzew i krzewów bliżej toru kolejowego, w szczególności, **gdy drzewa lub krzewy znajdują się po wewnętrznej stronie łuku toru kolejowego**, spowoduje znaczne pogorszenie warunków widoczności toru z kabiny maszynisty, przez co zmniejszy się czas reakcji maszynisty oraz droga hamowania pociągu w sytuacjach, gdy na torze znajduje się przeszkoda.

Przykładami tego typu zdarzeń były dwa niedawne poważne wypadki opisane w raportach PKBWK (RAPORT Nr PKBWK/2/2018 oraz RAPORT Nr PKBWK/11/2011), w których drzewa i krzewy rosnące w obszarze kolejowym po wewnętrznej stronie łuku toru kolejowego przyczyniły się do zwiększenia skutków tych wypadków.

Fragment raportu Nr PKBWK/11/2011:

„Maszynista pociągu nr 89522 miał utrudnioną widoczność szlaku i brak możliwości zauważenia zbliżającego się pociągu obsługując swoją lokomotywę ze stanowiskiem po wewnętrznej łuku, gdzie drzewostan ograniczał widoczność. W innym usytuowaniu stanowisk maszynistów i utrzymaniem drzewostanu w odległości 20 m od skrajnej szyny można byłoby uniknąć lub zmniejszyć skutki wypadku. Zauważenie się maszynistów nastąpiło, gdy byli oni w odległości około 150 m od siebie. Maszynista pociągu 89523 miał czas na reakcję, która pozwoliła na wdrożenie hamowania nagłego i zmniejszenia prędkości z 83 km/h na 57 km/h, a maszynista pociągu 89522 przy wdrożeniu hamowania nagłego zmniejszył prędkość z 48 km/h do 38 km/h.”

Fragmenty raportu Nr PKBWK/2/2018:

„(...) w lesie w odległości ok. 300 metrów przed przejazdem w km 56,977 drużyna widzi czarny punkt, wdraża nagłe hamowanie i ratuje się ucieczką z kabiny.”

„Po wyjściu z łuku (tor znajduje się w łuku o promieniu R 1550 m od km 56,743 – 57,760) w km 57,206 tj. 229 m zauważył przeszkodę i natychmiast wdrożył nagłe hamowanie. Pomimo wdrożonego hamowania maszynista nie zdołał zatrzymać pociągu i nastąpiło najechanie pociągu nr 6102 na znajdujący się na przejeździe ciągnik siodłowy z naczepą z prędkością 117 km/h. Uderzenie nastąpiło w tylną część ciągnika siodłowego oraz przód naczepy.”

Wprowadzenie rozporządzenia w projektowanej formie spowoduje zwiększenie skutków części wypadków kolejowych polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na znajdującą się na torze przeszkodę, przez co pogorszy się bezpieczeństwo ruchu kolejowego, o którym mowa w artykule 54 ustawy.

Natomiast niezgodność z § 38 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów wynika z **niedoprecyzowania w projekcie rozporządzenia dopuszczalnej odległości usytuowania drzew i krzewów w lasach, gdzie nie zachodzi konieczności urządzania pasów przeciwpożarowych** (lasy zaliczone do III kategorii zagrożenia pożarowego oraz lasy o szerokości mniejszej niż 200 m).

Ponadto w tekście projektu rozporządzenia zastosowano wyrażenie „skrajnia kolejowa”, przez co nie jest doprecyzowane, czy chodzi o skrajnię taboru czy o skrajnię budowli kolejowej.

Biorąc pod uwagę powyższe, jeszcze raz proszę o niewprowadzanie w życie zmiany rozporządzenia w zaprojektowanej formie oraz o to, by w treści projektu kolejnej zmiany tego rozporządzenia znalazł się zapis: **„Na obszarze kolejowym po wewnętrznej stronie łuku toru kolejowego nie dopuszcza się lokalizacji drzew i krzewów ograniczających widoczność toru z kabiny maszynisty.”** Celem proponowanego zapisu jest to, by obszar kolejowy wzdłuż linii kolejowej służył przede wszystkim prowadzeniu ruchu kolejowego w sposób możliwie najbardziej bezpieczny.

Z wyrazami szacunku